

## **BATI ANADOLU’NUN ULAŞIM MESELESİNDE UŞAK-İZMİR YOLU YAPIM ÇALIŞMALARI**

**Sadiye Tutsak\***

### **Özet**

Ulaşım şartları, bir yerleşim yerinin ekonomik ve sosyal yönden gelişimini olumlu yönde etkileyen bir unsurdur. Önceleri halı ve kilim imalatı ile dikkati çeken Uşak, Kütahya vilayetinin bir kazası konumunda olmasına rağmen, ticari potansiyeli yüksek bir şehir idi. İzmir limanı ile ticari bağlantısı olan Uşak’ın dış ülkelere ihraç edeceği malları bu limana taşınması, şose yolların yetersiz ve düzgün olmamasından dolayı çok meşakkatliydi. XIX. yüzyılın başlarında yabancı sermayenin Batı Anadolu’ya yerleşmeye başlaması, İngilizlerin 1838 Ticaret Antlaşması ile bölgenin içlerine doğru ilerleme isteği, Osmanlı Devleti’nin merkezi teşkilatı yerleştirmek çabası ve halkın şikâyetleri neticesinde yol yapım çalışmalarına devlet ağırlık vermiştir. Fakat mali sıkıntılar, görevlilerin işlerini aksatması gibi sebeplerden dolayı şose yol yapım çalışmalarında fazla bir sonuç alınamamıştır. Bu konudaki çabalar, ihtiyacı karşılamaya yönelik yol yapım arayışlarını beraberinde getirmiştir. Aşağıda ele aldığımız çalışmada, İzmir- Afyon güzergâhında Uşak’ın ticari öneminden dolayı, yol yapım çalışmalarının nasıl gerçekleştiğini ortaya koymak ve demiryolu hattının Uşak’tan geçerek Afyon’a ulaşmasının sağladığı faydaları dönemin kaynakları incelenerek ortaya koymayı hedeflemekteyiz.

**Anahtar Kelimeler:** *Uşak, şose yol, demiryolu, İzmir, Afyonkarahisar, Batı Anadolu.*

### **Abstract**

#### **Uşak-Izmir Road Construction Works in the Western Anatolia Transportation Case**

Transportation conditions are one of the major factors which affect the economic and social development of a settlement. Uşak which has been highlighted for its production of carpets and rugs was a city with high trade potential, although it was a county of the Province of Kütahya. As the highways were not sufficient and smooth, it was a tough challenge to carry the export goods of Uşak to the Port of İzmir which it had commercial ties with. The state began to place bigger emphasis on the road construction as a consequence of the fact that foreign capital started to establish itself firmly in Western Anatolia, the English desire for penetrating into the region with 1838 Trade Agreement, the efforts the Ottoman State for maintaining the central organization and the complaints by the local people. However, the road construction attempts turned fruitless due to financial problems and officials delaying the works. The efforts for dealing with this issue came along with the search for road construction in order to meet the needs. The following work which you’ll read is targeted at stating how the road construction works were realized in parallel with the commercial importance of Uşak and the benefits provided by the railway line passing through Usak and reaching Afyon.

**Keywords:** *Usak, highway, railway, Izmir-Afyon, Western Anatolia*

---

\* Doç. Dr., Uşak Üniversitesi, Fen Edebiyat Fakültesi, Tarih Bl., UŞAK, [sadiyetutsak@hotmail.com](mailto:sadiyetutsak@hotmail.com).

### **A. İngiliz Sermayesinin Batı Anadolu'ya Yerleşmesi**

Batı Anadolu, tarihi süreçte İngiltere ile Osmanlı Devleti arasındaki ticaretin en yoğun yaşandığı sahalardan birisidir. Ekilebilir geniş verimli topraklara sahip Batı Anadolu, fırtınalara kapalı konumda olan İzmir limanı vasıtasıyla, Osmanlı ülkesinin diğer şehirleri ve yurtdışı ile ilişkilerini devam ettirdi. Eski çağlardan beri İzmir, Anadolu'dan Akdeniz'e ulaşan kervan yollarının birleştiği önemli bir ulaşım merkezi konuma sahip oldu. Bu açıdan Batı Anadolu, XIX. yüzyılda İngiliz sermayesinin Anadolu'da girebileceği en uygun bölge konumunda idi. Bu yüzyılda İngiltere'nin Batı Anadolu'da çalışma alanı olarak gördüğü yöre, Aydın vilayetinin tamamı, Hüdavendigâr vilayetinin güney ucu ile Konya vilayetinin güney-batı kısmını ihtiva etmekte idi. Günümüzde bu saha; İzmir, Aydın, Manisa, Uşak, Muğla, Burdur, Denizli, Antalya, Isparta, Afyonkarahisar, Balıkesir ve Kütahya illerini kapsamaktadır <sup>1</sup>.

İngiltere, XIX. yüzyılda Batı Anadolu'daki ticari faaliyetlerini İzmir'de kurulan levanten şirketler kanalıyla yürütmekte idi. Charlton Whittall, 1811 yılında İzmir'e gelerek Whittall ve Ortakları şirketini kurmuştur. Bu şirket, Lee ve Barker ailelerinin açtıkları ticaret evleri ile birlikte İzmir'den İngiltere'ye uzanan ticaretini geliştirme imkânını buldu. Fransa'dan İzmir'e 1827 yılında gelip yerleşen Charnaud ve La Fontaine aileleri, İngiltere Parlamentosu tarafından özel yasa çıkarılarak İngiliz vatandaşlığına kabul edildiler. Bu ailelerin Wittall, Lee ve Barker aileleri ile bağlantı kurmaları neticesinde, İngiliz sermayesi bölgede güçlü bir ticari ağ tesis etti. İzmir'de İngilizlerin ticarethane mevcudu 35'e ulaştı. İstanbul'da bir şubesi olan Whittall şirketi, diğer şirketler içerisinde en güçlü konumda idi <sup>2</sup>.

İkinci sanayi devrimi, İngiltere'de ihtiyaç fazlası mamul mallarının ihraç edilmesini zorunlu kıldı. İngiltere tarafından pazar haline getirilmesi planlanan ülkelerdeki engellerin kaldırılması ve mal akışının kolaylaştırılması nedeniyle bu malların ihracı kaçınılmazdı. İngiltere için bu fırsat, Osmanlı ülkesinde kendiliğinden ortaya çıktı. Mısır Valisi Kavalalı Mehmet Ali Paşa isyanının bir türlü bastırılmaması, Osmanlı Devleti'ni büyük devletler arasında denge siyaseti gütmek zorunda bıraktı. Bu isyanın ilk evresinde Rusya'dan yardım alan Osmanlı Devleti, daha sonra İngiltere'ye yaklaşmak gereğini duydu. Osmanlı Devleti'nin kendi ülkesinde patlak veren bir isyanı bastırmak konusunda ortaya çıkan zafiyetini gören İngiltere, kendisi açısından bu tarihi fırsatı kaçırmadı. İsyanın bastırılmasında vereceği destek karşılığında Osmanlı Devleti ile 1838 Balta Limanı Antlaşmasını yapan İngiltere, ülkesinde imal

---

<sup>1</sup> Kurmuş 1982, s.15. Geniş Bilgi için bkz. Gürsoy1993, s.91-105.

<sup>2</sup> Kurmuş 1982, s.17.

edilen malların gümrük duvarına takılmadan Osmanlı ülkesine girmesini sağladı<sup>3</sup>. Gümrük vergilerinin düşürülmesi yabancı tüccarların Osmanlı ülkesinde rahatça dolaşarak mal alıp satmasını sağlarken, devletin kısa dönemde iç ve dış ticaretini canlandırdı. Avrupalı tüccarların ülkede gittikçe üstün konuma gelmesi ile yerli tüccarların yerini yabancı tüccarlar almaya başladı<sup>4</sup>.

Ticaret antlaşmasının yapılmasından sonra ortaya çıkan meseleler, özellikle de ulaşım güçlükleri yüzünden İngiltere Batı Anadolu'da istediği ticari ortamı pek yakalayamamıştır. İngiltere'den getirilen malların İzmir limanından Batı Anadolu'nun içlerine doğru götürülebilmesi ve hammadde temini için yollar çok önemli bir konuma sahipti. XIX. yüzyılda Batı Anadolu'da yollar konusunda karşılaşılan sıkıntılar, taşıma maliyetlerini yükselttiği gibi, gelen malların Anadolu'nun iç bölgelere ulaşmasına engel teşkil ediyordu. Yolların bozuk, taşıma maliyetinin ise yüksek olması gibi güçlüklerden başka, bazen malları taşıyacak yeterince deve bulunamıyordu. Bu yüzden yetiştirilen ürünler, tarlada çürümeye terk ediliyordu. Bir günde yolda 15-20 mil yük taşıyan develerin taşıma ücreti, ortalama 500-550 paund civarında idi<sup>5</sup>.

Tablo 1: 1855 yılında İzmir'den Diğer Bölgelere Taşıma Ücretleri (Quataert 1977: s.32)

| Bölgeler | İzmir'e Mesafesi | Ton Başına Tahıl Taşıma Ücreti | Ton Başına Diğer Malların Taşıma Ücreti |
|----------|------------------|--------------------------------|---|
| Manisa   | 48 km            | 24. 8 Şilin                    | 30.1 Şilin                              |
| Aydın    | 112 km           | 69 Şilin                       | 37 Şilin                                |
| Uşak     | 220 km           | 120 Şilin                      | 149.1 Şilin                             |
| Konya    | 530 km           | 220 Şilin                      | 275 Şilin                               |

Yukarıdaki 1. Tablo'da; İzmir'den mesafe ne kadar artarsa, ton başına taşıma maliyetinin doğru orantılı olarak yükseldiği görülmektedir. Ton başına taşıma ücretinin mesafeye göre artış göstermesi, özellikle taşınan malın yol güzergâhı esnasında ortaya çıkan zayıttan kaynaklanmaktadır<sup>6</sup>. Engebeli bir araziye sahip olan Batı Anadolu'daki nehirler üzerinde yeterince köprülerin bulunmaması, olanların da sel baskınlarında yıkılması gibi sebepler sahada taşımacılığın tekerli arabalarla yapılmasını engelleyen çok önemli unsurdur<sup>7</sup>. Bundan dolayı demiryolu yapımı öncesinde daha ziyade deve kervanları ile

<sup>3</sup> Özyüksel 2000, s.11; Anbar 2009, s.25-26.

<sup>4</sup> Anbar 2009, s.25-26; Coşar 2009, s.19-20.

<sup>5</sup> Kurmuş 1982, s.31; Quataert 1977, s.144.

<sup>6</sup> Kurmuş 1982, s.32.

<sup>7</sup> Akyıldız 1992, s.119.

nakliyat gerçekleştirilmek zorunda kaldı<sup>8</sup>. Kervanlar dinlenmek için mola verdiklerinde develerin üzerinde bulunan torba, çuval, sepet gibi şeyler yere indiriliyordu. Kervan tekrar yola çıkıncaya kadar mallar yerde duruyordu. Develere yükleri indirme bindirme esnasında çabuk bozulacak, ezilecek olan üzüm, incir gibi mallar zarar görüyordu. Bu dönemde yapılan bir hesaplama göre, dört günlük bir yolculuk esnasında taşınan mallar %5'lik bir değer kaybına uğramaktadır. Demiryolu yapımından sonra bu kayıp % 0,5'e düşmektedir<sup>9</sup>. Ayrıca, bu fiyat artışının içerisinde araçların kârları ile depolama maliyeti de eklenince, bir yerde üretilen bir mal ya da hammaddenin diğer tarafa ulaşıncaya kadar ortaya çıkan satış fiyatı gittikçe büyüyordu. İngiltere'den gelen malların Batı Anadolu'daki sürümü istenildiği gibi bir türlü gerçekleşmiyordu. Batı Anadolu'da ticaret antlaşmasıyla elde etmiş olduğu başarıyı ulaşım sıkıntısı yüzünden istediği şekilde kazanca dönüştürememesi, İngiltere'yi yeni yol arayışlarına sevk etti. Teknik sebeplerden dolayı Gediz ve Büyük Menderes nehirlerinde taşımacılık mümkün olmadığından, o devrin hızlı taşımacılıkta kullanılan demiryolu yapımı ön plana çıkarılacaktır<sup>10</sup>. Taşımacılıkta büyük kolaylıklar sağlayacak demiryolu hattının yapımına kadar Osmanlı Devleti, deve kervanlarının geçeceği yollarının yapımı ve mevcut yolların tamirati hususuna önem verecektir.

### **B. Uşak Kazasının Ticari Önemi**

Batı Anadolu'yu iç Anadolu'ya bağlayan yol güzergâhı üzerinde bulunan Uşak, Osmanlı Devleti'nin çöküş sürecinde iktisadi canlılığı ile dikkati çeken bir kaza idi. Anadolu'nun Avrupa'ya ihracat kapısı konumunda olan İzmir limanının iktisadi bölgesi içerisinde yer alan Uşak, idari açıdan Kütahya'ya bağlı olmanın zorluklarını çok yaşadı. Mesela, 1870'lerde Uşak, Kütahya'ya 12.000 akçe vergi ödemek zorunda olmasına rağmen, zirai ürünlerinin alımı konusunda Kütahya eşrafının çıkardığı güçlükler yüzünden halk mahsullerini tarlada çürümeye terk etmek zorunda kaldı. Kütahya'ya bağlı kalmanın özellikle iktisadi açıdan zorluklarını yaşayan Uşak eşrafı, İzmir sancağına bağlanmak için XIX. yüzyılın sonlarına doğru büyük çaba harcadı, fakat bu kabul görmedi<sup>11</sup>.

Dünyaca tanınmış olan Uşak halıları ve kilimleri, XVI. yüzyıldan beri yük arabalarına yüklenerek deve ve atların sırtlarında Avrupa'ya ihraç edilmek üzere İzmir limanına taşındılar. Önceleri fazla Uşak halısı almayan İngilizler, sömürgelerinin genişlemesi ile XVI. yüzyılın sonlarına doğru bu alımın

---

<sup>8</sup> Faroqhi 1982, s.523-524.

<sup>9</sup> Kurmuş 1982, s.372-373.

<sup>10</sup> Kurmuş 1982, s.32-33.

<sup>11</sup> Tutsak 2001, s.176-177.

miktarını arttırdılar. Zamanla Hollandalılar, İtalyan Prenslikler, Avusturyalılar, Almanlar ve Mısırlılar İzmir limanından Uşak halısı ithalatını fazlaştırdılar. Halıcılıkta, XVIII. yüzyılda başlayan genel bir gerilemeye rağmen Uşak halıları kalitesini bozmadan ticari potansiyelini devam ettirdi. XIX. ve XX. yüzyıllarda İzmir limanından Uşak halısı satın alan yabancılar arasında İngilizler ilk sırada yer aldı. 1840'larda Uşak şehrinin en önemli iktisadi faaliyeti olan halıcılık, İzmir limanının da en önemli ticaret kalemleri arasında idi. 1870'lerde ise Anadolu'nun halı imalatının dörtte üçünü imal eden Uşak halkı için bu sektörün önemi çok büyüktü. Halı dokumacılığı Uşak'ta öyle bir artış gösterdi ki, artık XIX. yüzyılın sonları ve XX. yüzyılın başında en üst zirvesine çıktı<sup>12</sup>. XX. Yüzyılın başlarında Anadolu'ya gelen İngiliz seyyah Walter A. Hawley'in seyahatnamesinde, 25.000 nüfusa sahip olan Uşak'a halıcılığın "*diğer herhangi bir şehirden daha fazla dokuma el tezgâhlarına*" sahip olduğunu bahsetmesi, burada halı dokumacılığının ne kadar önemli olduğunu ortaya koyuyor<sup>13</sup>.

Uşak'ın köklü bir ailesinden gelen ünlü romancı Halit Ziya Uşaklıgil, Uşak'tan İzmir'e ticari amaçla göçen ailesinin serüvenini hatırasında anlatırken, aslında Uşak İzmir arasındaki bu ticari bağın önemini çok güzel vurgulamaktadır. "*Uşak'ın vaktiyle en büyük ticaretlerinden birini meydana getiren halvacılığın en büyük ocağının sahibi olan Helvacızadeler yalnız bunu yeter bulmayarak başka işler arasında hele halıcılıkta da büyük bir yer tutuyorlardı. Uşak'ın en eski ve en zengin ailelerinden biri olan Helvacızadelerin zaman ile kâh yükselme kâh düşmeden meydana gelmiş değişme zincirini sırasıyla tamamlayarak yalnız kaydedeceğim ki bu ailenin kolu İzmir'e gelip de orada yalnız halıcılıkla uğraşmaya başlayınca Helvacızade unvanını taşımakla beraber halk arasında Uşaklılar, Uşaklıgil... diye söylene sonunda Uşaklılar unvanından küçük bir ayrılıkla Uşakızadeler unvanıyla anılmakta gecikmemişlerdir*"<sup>14</sup>.

Yıllık ortalama dokunan 60-70 bin halı, seccade ve ayrıca kilimden başka, Uşak'ta çok miktarda yetiştirilen hububat, afyon, palamut, yaş üzüm, yapağı, mazı gibi ürünler de İzmir limanına sevk edilmekte idi<sup>15</sup>.

Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılda adeta Avrupa devletlerini açık pazarı konumuna düştüğünden sanayileşme hamlesini iç ve dış sebeplerden dolayı bir türlü gerçekleştiremedi. Dışarıdan işlenmiş mal satın alan Osmanlı Devleti, dışarıya genellikle hammadde ihraç ediyordu. Nadir olarak ihraç ettiği işlenmiş

---

<sup>12</sup> Tutsak 2007, s.66-69. Takriben yüz yıllık bir zaman diliminde Anadolu'da imal edilen halıların en önemli ihraç merkezi XX. yüzyılın başına kadar İzmir idi. Bkz. Ürer 2007, s.27-28.

<sup>13</sup> Hawley 1918, s.205.

<sup>14</sup> Uşaklıgil 1969, s.2.

<sup>15</sup> Tutsak 2001, s.177.

mamul arasında el dokuması halılar vardı. XIX. yüzyılın ortalarına kadar Batı Anadolu'da dokunan el halıları, ev imalatı olduğundan, yabancı ülkelerden talep olmasına rağmen, özel siparişler dışında kapalı ekonomik sistem içerisinde sıkışık kaldı. Müslüman tüccarlar tarafından yürütülen halı imalatı ve ticareti, ev tezgâhlarına verilen siparişlerle yapıldı. Bütün bunlara rağmen 1830lu yıllarda Uşak'tan İzmir'e halı sevkiyatı hiç de küçümsenmeyecek seviyede oldu<sup>16</sup>. İzmir'de P. de Andrea (1836), Habif ve Palako (1840) ve T.A. Spartalı (1842) adlı halı ticarethaneleri tesis edildi. Uşak'ta Schiffman Ticarethanesi ile Hacı Ali Efendi isimli müsüman bir tüccarın 1860lı yıllarda çok fazla halı dokuttu<sup>17</sup>. Batı Anadolu halı ticaretinde faaliyet gösterseler de Müslüman tüccarlar kadar etkin olamadılar. Bu yüzden XIX. yüzyılın ilk yarısında yabancı ve Müslüman tüccarlar arasında ciddi bir rekabet başladı. Halıcılıkta ticari ağ kurmaya çalışan yabancı tüccarların en büyük destekçisi de Osmanlı Devleti tebasından Gayrimüslimler oldu. XIX. yüzyılın ikinci yarısında yabancı tüccarlar, Müslümanlarla giriştiklerini ticari rekabette üstünlüğü ele geçirdiler ve Uşak'ta halıcılık sektörüne nüfuz ettiler. Batı Anadolu'da yabancı ticari ağın kurulmasında İzmir-Aydın Demiryolunun kurulması, daha sonra İzmir-Kasaba demiryolu hattının Uşak ve Afyon'a kadar uzatılmasının çok önemli bir katkısı oldu<sup>18</sup>.

Batı Anadolu'da yabancı sermayenin yerleşme çabalarının arttığı, hak ettiği ticari kazancı elde edemediği, bağlı olduğu idari birim Kütahya vilayetinden hoşnutsuzluğunun iyice arttığı bir süreçte Uşak, kendi ticari potansiyeli arttıracak olan İzmir-Afyonkarahisar arasındaki şose yol yapım çalışmalarına ve ardından dönecek olan demiryolu hattına çok bel bağladı.

### **C. Uşak-İzmir Şose Yol Yapım Çalışması**

XIX. yüzyılın başlarında Anadolu'nun başlıca ticari yolu Erzurum'a uzanan güzergâh idi. Erzurum, Doğu Anadolu'nun büyük bir iç pazarı konumunda ticari merkez olma özelliğine sahipti. Gürcistan, Ermenistan ve İran'dan kervanlarla getirilen mallar, Erzurum'dan İstanbul'a, Anadolu'nun kuzeyinden geçen Tokat-Amasya-Tosya-Gerede-Bolu-İzmit üzerinden giderdi. Ayrıca Erzurum'un Anadolu'nun ortasından Ankara-Afyon üzerinden İzmir ile de bağlantısı vardı. Erzurum-İstanbul yolu, idarî ve iç ticarete hizmet ederken, Ankara-Afyon-İzmir yolu, daha ziyade ihracata yönelik malların taşınması amacıyla kullanılan nakil hattıydı<sup>19</sup>.

---

<sup>16</sup> Tutsak 2007, s.72; Ürer 2007, s.15, 29.

<sup>17</sup> Ürer 2007, s.15.

<sup>18</sup> Tutsak 2007, s.72-74.

<sup>19</sup> Baykara 1992, s.115.

XVII. yüzyılın başlarından itibaren İzmir'in Anadolu sahasında dış ticaret ve ihracat merkezi olarak yükselmesi, Doğu-Batı arasındaki ticari hareketliliği sağladı. Önceden Ankara üzerinden Bursa'ya doğru ilerleyen ticaret güzergâhı, bu yeni gelişme ile artık Ankara üzerinden Afyon-Uşak istikametinden İzmir'e yöneldi. Nitekim Anadolu'dan İran'a giden Avrupalı seyyahlar, XVII ve XVIII. yüzyıllarda İzmir-Uşak-Afyon yolu üzerinden geçtiler. XIX. yüzyılda H. Van Lennep, bu yolu kullanarak Tokat'a gitmiştir<sup>20</sup>. Batı Anadolu'daki bu ulaşım yolu, İzmir'den başlayarak doğuya doğru Nif (Kemalpaşa) üzerinden Sart, Alaşehir, Uşak, Afyon, Ankara, Tokat ve Erzurum'a uzanıyordu. Buradan uzanan bir yol güzergâhı Ermenistan ve İran'a ulaşıyordu<sup>21</sup>. Yüzyıllardır faaliyette olan bu yollar, XIX. yüzyılın başlarında büyük bir ivme kazandı. Önemli bir şehir tarihçimiz olan Prof. Dr. Tuncer Baykara bu yollardaki hareketliliği ve buna bağlı olarak yerleşim yerlerinin gelişimine etkisini şöyle dile getirmektedir<sup>22</sup>:

*“Sayıları binleri bulan develerden mürekkep kervanlar, sayıları bazen binlere yaklaşan yolcusu ile bu yollar üzerinden gelip giderdi. Bu ülke mahsullerini dışarıya götüren tek yönlü bir yol değil, aynı zamanda Avrupa emtiasının da götürüldüğü olurdu. Bu kadar kalabalık yolu ve nakliye hayvanlarının ihtiyaçlarını temin etmek, bu yol üzerindeki kasabaların ve şehirlerin gelişmesini sağlamıştı. Bu itibarla bu yol üzerinde büyük bir gelişme olduğunu görüyoruz. Gerçi bu sahadaki gelişmeyi sadece bu yola ve üzerindeki nakliye faaliyetine bağlamak doğru değil ise de, ana sebeplerden birisinin olduğuna şüphe yoktur”.*

Tanzimat dönemine kadar Osmanlı Devleti'nin ulaşım siyaseti, mevcut olan yolların korunması yönünde idi. Fakat bu yollar, artık ihtiyaca cevap verecek durumda değildi. Ulaşım sıkıntısı yüzünden bölgelerin birbiriyle ve merkezle iletişim bağlantıları kopuk olduğu gibi, ekonomik ve sosyal yaşantıyı da menfi yönde etkiledi. Avrupa'da buharın sanayi ve ulaşım alanında kullanılması ve bunun Osmanlı ülkesinde ilkönce deniz ulaşımına yansması ülkedeki dengeyi etkiledi<sup>23</sup>. Anadolu'da el sanatlarından geçinen pek çok şehir ve kasabalar, buharın sanayiye tatbiki neticesinde sönmekte olduğu gibi, Anadolu'dan geçen yollar da XIX. yüzyılın ikinci yarısından itibaren köhneleşecektir. Yüzyılın ilk devresinde Erzurum'dan İzmir'e açılan İran ticareti, ikinci devrede Trabzon limanından ihracata başlayacaktır. Bu aşamada sadece Tokat, Ankara değil, aynı zamanda İzmir'e yakın Alaşehir kasabasının

<sup>20</sup> Baykara 2011, s.230-231.

<sup>21</sup> Baykara 1965-1966, s.43.

<sup>22</sup> Baykara 1992, s.115-116.

<sup>23</sup> Çadırcı 1991, s.299.

da sönükleşmesine yol açtı. Bu durum yol üzerlerindeki kasaba ve köyler için büyük bir üzüntü kaynağı idi. Geçimini kervancılığa bağlayan bazı insanlar yavaş yavaş buldukları yerleri terk etmeye başladılar. Bazıları ise meslek değiştirmek zorunda kaldı. Yolların değişmesi sadece ihracatı, nakliyyeyi, el sanatlarını değil aynı zamanda ziraatı de olumsuz yönde etkiledi<sup>24</sup>.

İngiliz sermayesi Batı Anadolu'da yayılmaya çalışırken, bu esnada Erzurum'un ticari konumunun sönükleşmesi neticesinde İç Anadolu yolunun eski canlılığını kaybettiği görülmektedir. Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılın ortalarında Anadolu ve Rumeli'deki bozuk yolların yapımı için gayret sarf etti. II. Mahmut posta teşkilatı kurma çabasıyla Üsküdar'dan İzmit'e kadar bir posta yolu açtırdı. Ayrıca Edirne-İstanbul yolunun düzenlemesine girişirken, 1848 yılında Karadeniz'i Anadolu üzerinden Arabistan'a bağlamak üzere Trabzon-Bağdat şose yolu yaptırmak girişiminde bulundu. Fakat yapılan incelemelerde yol yapım masrafının çok fazla olacağı anlaşıldığından vazgeçildi. Daha sonra Gemlik'ten Bursa'ya uzanacak olan yol yapım çalışmasına başlandı, fakat görevlilerin ayrılan parayı harcamaları yüzünden bu yol inşaatı durduruldu<sup>25</sup>.

Osmanlı Devleti, maliyet açısından en uygun şekilde yolların nasıl yapılması gerektiği üzerinde yetkili kişileri bilgilendirme gereğini duydu. Teftiş memuru İsmet Paşa ile İzmir Valisi'ne 1851 yılı Mayıs ayında gönderilen bir yazıda, bu yollardan faydalanan ahalinin katılımı ile yapılması hususu belirtiliyor. Ayrıca bu yolların en dayanıklı ve en uygun olan "şose" usulü ile nasıl yapılacağı açıklandı. Yolları baştanbaşa kısa sürede "şose ferşe yek", yani taş döşeme şeklinde yapılması hem çok fazla "dikkate" hem de çok "masrafa" sebep olacağından önerilmemektedir. Kumsal ve kıraç yerlerin, yolları için sadece mevcut durumu iyileştirilmesiyle yetinilecekti. Sadece bataklık ve köşk olan mahallerde şose taşlarla döşenmiş köprüler yapılıp, kesme kayalık olan yerlerde ise kayalar kırılarak tesviye olunacaktı. Kumsal ve kıraç yerlerin kusurlu olan yerlerin ötesi berisi düzleştirilerek, yollar işler hale getirilecektir. İleride, eksik kalan yerlerin yolları tamamlanacaktı<sup>26</sup>.

Afyonkarahisar ahalisi bu yol yapım çalışmaları çağrısını olumlu yönde karşılayarak, 1851 yılının Mayıs ayında ahali, Afyonkarahisar'dan Uşak'a kadar olan yolun şose olarak tanzimini taahhüt ettiler. Bu nedenle zaman geçirmeden yol yapım çalışmalarına buradan başlanması üzerinde önemle duruldu. İmece usulü ile yolda çalışacak amelelerin ekmek, barut, çadır gibi bazı ihtiyaçların belirlenerek karşılanması istendi. Ayrıca gönderilecek birkaç mühendis, ilk önce Uşak'a kadar yolu "kesf ve muayene" ile nasıl yerlerin şose, ne kadar mahallerin

<sup>24</sup> Baykara 1992, s.117-121.

<sup>25</sup> Çadırcı 1991, s.299

<sup>26</sup> BOA, A.MKT.MHM 46/71, 1267.07.22/23 Mayıs 1851.



toprakla ve nerelere köprü inşası yapılması gerektiğini tespit edeceklerdi. Ayrıca bu yolun ne kadar yevmiye ile tamamlanacağı, baştanbaşa yol tam şose ile yapılırsa yevmiyelerin ne kadar tutacağı hesaplanacaktı. Bu yolda imece usulü ile yükümlü olan herkesin çalışması esastı. Ancak bu çalışmadan muâf olmak isteyenler için şartlar, “...işbu yoldan az ve çok müstefid olacak zükûr ahâli-i islâm ve reâya ve aşâirin onbeş yaşından yukarısı ve bedenlen ve bedelen hidmete kurtulması(?)ne mikdar ise o mahaller meclisleri ma'rifetiyle nüfûs ceridesinden mikdarı çıkarılıb taksim ile keşf olunacak iki sûretin her birine günde beher nefere kaç günlük iş isâbet ideceği hesâb” olunacak şekilde tespit edilecekti<sup>27</sup>.

Afyon-Uşak arası bu yolun atıl durumunda kalmasının halkı ne kadar sıkıntıya soktuğu ve bu yolun tekrar işler hale getirilmesi için gayretler, *Takvim-i Vekayi*'de şöyle yansımıştır:

“Karahisar-ı Sahib kasabası İzmir caddesi üzerinde ise de yollarında araba işlememek hasebiyle ahâli zahire mahsûlünü hârice nakl idemeyerek intifâ'-ı ticâretten mahrum ve fıkân-ı zahâir vuku'nda hâricden zahire dahi envâ'-ı meşakkate düccâr olduklarından Uşak'a kadar olan tarik şose olarak kendü taraflarından tesviyesine ahâli-yi memleket müteahhid olmalarıyla ol babda müsâade-i seniyye şâyân buyrulması istid'âsını muntazaman kasaba-i mezkûre meclisinden mahzur güne tanzim olunan mazbata Anadolu umûr-ı teftişiyesi me'mûru devletlü İsmet Paşa hazretleri tarafından ba-tahrirât irsâl olunmuş olub vâkıa istikmâl-ı esbâb me'mûriyet ve teb'a-ı cenâb-ı hilâfet-penâhinin tevs'i ve teshil-i vesâil zirâat ve ticâreti tarik ve maâbirin tesviyesine mütevakkıf olduğundan tesviye-i tarik madde-i mut'enâsına i'zâm-ı esbâb-ı refâh ve me'mûriyet olmasıyla mahall-ı mezkûr ahâlisinin böyle bir maslahat-ı nâfia ve hayriyyeyi vücûda getürmek bi'l-memnuniye taahhüd ve havahiş eylemeleri ancak velinimetimiz Padişahımız efendimizin i'mâr ve ihyâ-ı mülk husûsunda hem-pişe masruf buyrulamakda olan himem-i seniyye-i cenâb-ı mülûkhânelerinin kıymet-i celile ve netice-i hayriyyesini sunuf-ı teb'a-i saltanat-ı seniyyelerinin lâyıkıyla bilüb öğrenmiş olmalarının delâlet ider keyfiyât-ı makbuleden şâyân-ı takdir ve tahsin buyrularak sezâ-vâr buyrulan mesâfe-i seniyye-i hazret-i cihândârı mücebince iktizâsı derdest icra olunmuşdur.”<sup>28</sup>

Afyonkarahisar'dan Uşak'a ve oradan da İzmir'e kadar tesviyesi kararlaştırılmış olan yolun inşası için Erkan-ı Harbiye zabitanı arasından seçilen Miralay Tevfik Bey ile Tophane-i Amire'den memur olacak olan mühendislerin

<sup>27</sup> BOA, A.MKT.MHM 46/71, 1267.07.22/23 Mayıs 1851; BOA, A.MKT.NZD. 54/25, 1268.08.21/10 Haziran 1852.

<sup>28</sup> *Takvim-i Vekayi*, Sayı:466, fi 10 C.(Cemaziyelahir) 1268/1 Nisan 1851.

harcirahlarının ödenerek bir an evvel görev mahalline gönderilmesi yönünde karar alındı<sup>29</sup>. Bu konuda Tophane-i Amire Müşiri'ne şöyle emir veriyor:

“Karahisar’dan Uşak’a kadar şose olarak tanzimi mukarrer olan tariki keşf iderek haritasını yapmak ve Uşak’dan İzmir’e kadar yolların dahi keşf ve muâyenesini icrâ eylemek üzere iktizâ iden mühendislerin ta’yinini ve lüzümü olacak barut ve çadırların dahi i’tası keyfiyeti geçende komisyondan vuku’ bulan tebligât üzerine ba-irâde-i seniyye-i cenâb-ı Padişâhi taraf-ı devletine bildirmişdi çünkü Uşak tarikinin tanzim-ı levâzımâtıyla tesviyesine bu’duna teâlî heman bu sene şürû’ ve mübâşeret olunacağı cihetle ta’yin ve igrâm kılınacak mühendislerin dahi bir ayak evvel çıkarılması lâzımeden ve ol bâbda müteallik buyrulan emr ü fermân cenâb-ı şehriyâri iktizâ-yi âliyyesinden olub mantuk-ı celile üzere icâb-ı hâli mesâriaten icrâsı tekidine ibtidâr olmağla ol bâbda irâde olunmuşdur”<sup>30</sup>.

Afyonkarahisar’a yapılması planlanan şose yol yapımı için ilk önce keşifte bulunup haritasını yapmak, daha sonra ise Uşak’tan İzmir’e kadar yolların keşf ve muayenesini gerçekleştirmek üzere Gemlik yolunda bulunan Eflâklı mühendislerden birisinin yanına Mühendishane-i Amire’den iki kişi verilerek yol yapım mahalline gönderildi<sup>31</sup>. Afyon-Uşak arası şose yol yapım çalışmalarını yürütmek üzere vazifelendirilen Mösyö Serdiyadis, altmış kuruş yevmiye ile yol yapımında kullanılacak dört hayvan yükü kereste karşılığında bu görevi ifa etmeyi kabul etti<sup>32</sup>. Bu çerçevede mühendislerin isteklerinin gerçekleşmesi için hazineye buyruldu gönderildi<sup>33</sup>.

Gemlik yolunun tamamlanması için daha önceden 2.500 kuruş maaşla görevlendirilen Mehmet Efendi’nin yerine Redif Miralayı Ahmet Bey’in tayini uygun bulundu. Erkan-ı Harbiye Meşveret Meclisi’nde Ahmet Bey’in göreve gelmemesi durumunda maaşının üzerine 500 kuruş zam ilave edilmesi kararı alındı<sup>34</sup>. Meclisteki bu zam kararı, devlet görevlilerinin bu yol yapım çalışmasına katılmada çok istekli olmadıklarını işaret etmektedir.

Osmanlı Devleti, yapılması istenilen Afyonkarahisar-Uşak şose yolundan başka, Uşak’tan İzmir’e kadar yolların yapımı için bir taraftan çalışmaların başlanması arzusundadır<sup>35</sup>. Yapılan çalışmalar neticesinde Afyon-Uşak arası

<sup>29</sup> BOA, A.MKT.NZD. 55/74, 1268.08.24/13 Haziran 1852.

<sup>30</sup> BOA, A.MKT.NZD. 55/44, 1268.08.12/01 Haziran 1852.

<sup>31</sup> BOA, A.MKT.NZD. 54/25, 1268.08.21/10 Haziran 1852.

<sup>32</sup> BOA, A.MKT.MHM 47/55, 1268.09.19/7 Temmuz 1852.

<sup>33</sup> BOA, A.MKT.MHM 54/49, 1268.07.20/10 Mayıs 1852.

<sup>34</sup> BOA, A.MKT.NZD. 55/44, 1268.08.12/ 1 Haziran 1852; BOA, A.MKT.NZD. 55/74, 1268.08.24/13 Haziran 1852.

<sup>35</sup> BOA, A.MKT.MHM 46/71, 1267.07.22/23 Mayıs 1851.

şose yolu, 1852 yılı Ekim ayı ortalarına kadar tamamlandı<sup>36</sup>. Karahisar-ı Sahib'ten İzmir'e kadar arabaların işleyebilmesi için Uşak'tan itibaren yolların ahali tarafından şose yol yapılması istenmektedir<sup>37</sup>. Fakat, Uşak Kaza Meclisinde halkın yol yapım çalışmasına katılması konusunda anlaşmazlık çıktı. Bu anlaşmazlıktan başka, bu muntıkada kışın kısa bir süre sonra gelecek olmasından dolayı Uşak kısmında yol yapımının tamamen bitirilmesi mümkün olmayacaktı. Bu nedenle Uşak'ta anlaşmazlık çözümleninceye kadar Kasaba-İzmir'e güzergâhında şose yol yapım çalışmalarına başlanması planlandı. Çalışmaların başlanması için biran önce yolların haritasının, keşif defterlerinin hazırlanması gerekiyordu<sup>38</sup>. Bu yol yapım çalışması devam ederken, daha sonra tekrar yol çalışmaları için yeni nizamnameler çıkarılmış, yeni çalışmalar başlatılmıştır.

Osmanlı Devleti, yollar konusunda ilk nizamnameyi 1853 yılında neşretti. Yolların nasıl yapılacağına dair tarif edilen bu nizamname, sonraları başka yerlerde uygulamak üzere İzmir, Kütahya ve İnebolu yollarının yapılması için hazırlanmıştı. 1861 yılında çıkarılan ikinci nizamnamede; yaya yolu da ilave edilerek yollar dörde çıkarıldı. Bir güzergâh belirlenirken, eski yol değiştirilmeden balıksırtı şeklinde yolların yapımı isteniyordu. Nizamnameye göre; birinci ve ikinci yollar devlet-halk iştirakiyle, üçüncü ve dördüncü sınıf yolların ise halk tarafından yapılması planlandı. Bu nizamname, Edirne, Selanik, Hüdavendigâr, Trabzon ve Kastamonu gibi halkı ticaretle uğraşan sahil vilayetler için uygulanacaktı. Ahmet Vefik Paşa, teftiş sahası içerisinde bulunan yerlerdeki ana ve tali yolların yapımında, 1861 nizamnamesini uyguladı. Paşa, bu yol çalışmaları esnasında Hüdavendigâr vilayetinin yollarının yapımına önem verdi. Vilayetteki şehirleri, kazaları ve kasabaları yollarla birbirine bağlayarak, ticaretin gelişmesine, nakliyenin kolaylaşmasına ve güvenli yolculuğun yapılmasına olumlu yönde katkı sağladı<sup>39</sup>.

Ahmet Vefik Paşa'nın yol yapım çalışmaları Kütahya-Uşak arasında karadan yol bağlantısını sağlayamadı. 1880'lerin ilk devresinde, Kütahya vilayetinin bir kazası olan Uşak, merkezle bağlantısını Banaz-Altıntaş veya Gediz ovası vasıtasıyla sağlamakta idi<sup>40</sup>. Hüdavendigâr vilayetinin 1891 Kasım ayı başında merkeze yazdığı bir yazıda; Banaz nahiyesine bağlı olan Dumlupınar, Köse ve Çiftlik köylerinin nahiye merkezine altı-yedi saat, kaza merkezine ise on-oniki saat mesafede olması nedeniyle Banaz nahiyesinden

<sup>36</sup> BOA, İ.DH.00261.0161.110.001.

<sup>37</sup> BOA, A.MKT.MVL 51/74 1268.6.6/28 Mart 1852.

<sup>38</sup> BOA, İ.DH.00261.0161.110.001.

<sup>39</sup> Öntüğ 2009, s.141-142.

<sup>40</sup> Tutsak 2001, s.179.

ayrılarak sınırları bitişik olan Altıntaş nahiyesine bağlanması talep edildi<sup>41</sup>. Bu hadise bize Uşak'tan Kütahya'ya ulaşımın Banaz-Altıntaş üzerinden kolay olmadığını göstermektedir. Kütahya-Uşak arasındaki Gediz yolu posta işlerinde kullanılıyordu. Fakat bu yollar şose olmadığından Uşak ile Kütahya arasında ilişkiler güç şartlar altında yürütülüyordu<sup>42</sup>. 1830 yılında Uşak'a gelen İngiliz Seyyah Arundell'in Ermeni bir tüccarın kendisine verdiği güzergâha göre Sirge'den Uşak'ın içine geçerek Kütahya'ya giden bir yolun olduğundan bahsetmesi, bu yolun eski bir yol olduğunu işaret etmektedir<sup>43</sup>. Bu yol halk arasında eski Gediz yolu olarak bilinen güzergâh olsa gerektir. XX. yüzyılın başında Uşak'ın bağlı olduğu vilayet merkezi olan Bursa'ya yol mesafesi elli dört, sancak merkezi Kütahya'ya ise yirmi iki saat idi<sup>44</sup>.

Abdülmecit döneminde Anadolu'nun yol yapılması hükümet tarafından gerekli görülmesine rağmen yapılan çalışmalardan başarı sağlanamadı. Sultan Abdülaziz döneminde 1864 tarihli vilayet düzenlenmesinden sonra, Mithat Paşa'nın Tuna vilayetinde başarılı olması, diğer valileri de harekete geçirdi<sup>45</sup>. Bursa'dan Afyonkarahisar'a kadar yol yapımı tamamlanan şose yol güzergâhın inşası için Mösyö Badiyano, 27 Mart 1883 tarihinde doğuya doğru yolun keşfini yapmak üzere gönderildi. Badiyano bu keşif esnasında, "*kazıkların dikilmesi ve muamelât-ı hendesiye'nin icrâ edilmesi husûslarını mahallî mühendislerine ve maiyetindeki kondöktörlere tarif iderek Karahisar'a değin azimet edecek ve avdetinde tekrar muayene edecek*"tir. Bu şose yolun meskûn, kesdirme ve su basmaz yerlerden geçmesi hususunda memurlar ve bilgi sahipleri, Mösyö Badiyano'ya izahatta bulunup, gerekli kolaylıkları sağlamakla mükellef tutuldu<sup>46</sup>.

Ülkenin her tarafında inşa edilmekte olan şose yol yapımı çalışması için 1894 yılı Eylül ayı ortalarında Mihaliç ve Bandırma şose yol inşaatına başlanması için karar alındı<sup>47</sup>. Yapımı devam ettirilen şose yollar arasında Bursa'yı Konya'ya bağlamak için başlatılan çalışmalarına önem veriliyordu. Bu güzergâhtaki yol inşaatı ve tamiratı işlerini yol müteahhitlerinden Hacı Bayar ve

---

<sup>41</sup> BOA, ŞD, 1551/7, Hüdavendigâr 2/707.

<sup>42</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1302*, s.456; Tutsak 2001, s.179; Cumhuriyetin ilk yıllarında Uşak-Banaz arasındaki şose yola döşenmesi kararlaştırılan beyaz taşların yol tamamlanmadan önce toprak olacağı endişesinin taşınması, şose yol meselesinin Uşak'ta bu dönemde hala halledilemediğini göstermektedir. Bkz. *Anadolu*, 24 Teşrin-i Evvel 1926,

<sup>43</sup> Öztürk 2011, s.1032.

<sup>44</sup> *Ahenk*, Sayı 1446, 22 Mayıs 1901.

<sup>45</sup> Çadırcı 1991, s.299-300.

<sup>46</sup> *Hüdavendigâr*, Sayı 1020, 19 Cemazievvel 1300/16 Mart 1299/28 Mart 1883.

<sup>47</sup> *Hüdavendigâr*, Sayı 1636, 22 Şevval 1312/18 Nisan 1895.

Aris Efendiler yürütüyorlardı. Güzergâh üzerindeki menfezlerin yapım ve tamir işleri de 1895 yılı Nisan ayında gayretle yapılıyordu<sup>48</sup>.

Demiryolu hattı Uşak'a gelmeden önce malların İzmir'e ulaşması oldukça güç şartlar altında iki yoldan gerçekleştirilmiştir. Bu yollardan birincisi; Uşak'tan Takmak'a, oradan Alaşehir'e götürülen mallar, buradan tren ile Kasaba-Manisa-Horozköy demiryolu hattı ile İzmir'e taşınırdı. Diğer yol ise, İzmir Aydın demiryolu hattının son durağı olan Çivril istasyonundan İzmir'e mallar götürülmekte idi<sup>49</sup>. Aydın-Çivril demiryolu hattı arasındaki bu yol, 1889 yılında açılıncaya kadar geleneksel Uşak-Alaşehir arasındaki kervanlarla mal taşınması devam etti<sup>50</sup>. Uşak'tan Çivril'e kadar engebeli araziden mallar, deve kervanlarının sırtlarında götürüldü<sup>51</sup>. Bu zamana kadar Alaşehir demiryolu hattı, bu kasabanın ticaretini bir hayli kolaylaştırarak genişletiyordu. Bu yüzden Alaşehir'den Uşak'a kadar bu demiryolu hattının uzatılması talep edildi<sup>52</sup>. Demiryolu inşaatının tamamlanmasından sonra, buğday, arpa, afyon, pamuk'tan ibaret olan mahsuller İzmir'e sevk edildi<sup>53</sup>.

#### **D. Uşak-İzmir Şose Yolunun Demiryolu İle Buluşması**

Uygarlık tarihinin önemli bir parçası konumunda olan Demiryollarının, insanların modernleşmesinde, toplumların ekonomik gelişmelerinde çok tesiri olmuştur<sup>54</sup>. Avrupa ve Kuzey Amerika vasıtasıyla demiryolları ekonomik, sosyal ve kültürel sınırların değişiminin önemli bir parçası konumunda idi. Yeni Dünya düzeninin oluşumunda demiryolları başlıca bir teşvik aracı idi. Fakat, bu devletlerin diğer yabancı ülkeler ile ilişkilerinin sınırlı kalmasından dolayı demiryolları pek gelişme gösteremedi. Amerikan demiryolları vazgeçilmez taşıma icadı olmayabilirdi, fakat şirket ve ciddi bir şekilde endüstriyel ve tarımsal gelişme bu oluşuma katkıda bulundu. Rusya'da ise demiryolu inşaatını sadece tarımsal gelişmeye göre değil, aynı zamanda endüstrileşmeyi canlandırmak ve savunma sınırlarını güçlendirmek için de devlet tarafından doğrudan yönlendirildi. Amerika gibi Rusya'da hala demiryolu hattını yabancı bölgelere açmak ve tesis etmek için uğraşıyordu. Tropikal Afrika'nın bazı bölgelerinde ve Güney Amerika'da Avrupa finanslı demiryolu hatları, ihracat mallarını bu ülkelerin içlerine doğru götürmek için kısa mesafelerde döşenmişti.

<sup>48</sup> *Hüdavendigâr*, Sayı 1610, 10 Rabiülahir 1312/11 Ekim 1894.

<sup>49</sup> Şamseddin Sami 1996, s.3155; Tutsak 1991, s.179.

<sup>50</sup> İpek 2002, s.86-87; Çakmak 2008, s.26.

<sup>51</sup> Şamseddin Sami 1996, s.3155; Tutsak 2001, s.179.

<sup>52</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, 1302, s.456.

<sup>53</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi*, 1325, s.425, 281.

<sup>54</sup> Atilla, 2002, s.16.

Fakat hattın döşendiği ülkelerde bunun etkisi çok az oldu. Osmanlı Devleti'nde demiryollarının ülkenin gelişmesine katkısı beklenilenden çok az olduğu aşikârdır. Bu dönemde Osmanlı Devleti endüstrileşmiş Batı ile üst seviyedeki Avrupa'nın sömürgeci konumu arasında sıkışmış bir yerde idi. Anadolu Demiryolu, fersah fersah mesafe kat etmekten ziyade sosyo-kültürel bütünlüğü sağlayacak demiryolu hattının döşenmesi yönünde faaliyetlerini devam ettirmiştir. Bu anlayışta döşenen demiryolu hattı, demiryolu inşaatı ile genel ekonomik ilişki arasında sıkı ilişki kurma düşüncesinin çok azını yıkabildi. Osmanlı Devleti, XIX. yüzyılda Avrupa devletlerinde görülmeyen bir yaklaşımla daha fazla güçlü bir yönetim için demiryolları ile kendi bölgesini kontrol edebilirdi. Fakat Osmanlı hükümeti, arka planda bunu ekonomik kaygılardan ziyade askeri ve politik açıdan güçlenmek için bir enstrüman olarak demiryolu hattı inşaatını planladı. Böylece Osmanlı hükümeti, Anadolu Demiryolu hattı ile askeri hareketliliği ve merkezi kontrolü kolaylaştıracaktı. Demiryolu inşaatında, ekonomik gelişmeyi hedefleme ise devlet planlayıcıları nezdinde ikinci derecede kaldı<sup>55</sup>.

XIX. yüzyılın ikinci yarısında İngilizler tarafından başlatılan demiryolu yapım çalışmalarına, ancak Kırım Savaşı'ndan sonra 1856 yılında, Avrupa sermaye sahiplerinin Osmanlı Devleti'nden istemiş oldukları imtiyazların verilmesinden sonra geçildi<sup>56</sup>. Bu çerçevede ticari amaçlarla Balkanlarda ve Batı Anadolu'da demiryolu inşaatı başlatıldı<sup>57</sup>. Anadolu'da ilk demiryolu inşaatı, İzmir ve iktisadi art bölgesinde yayılmayı hedefleyen İngilizler tarafından iki kol halinde gerçekleşti. Bu demiryolu kollarının biri İzmir-Aydın, diğeri İzmir-Kasaba hatları 1866 yılı Mart ayı başında tamamlandı<sup>58</sup>. Fransızlar sermayesi, 168 km.lik İzmir-Kasaba demiryolu hattını kontrol altında tutmakta idi. Bu hat, 1865 yılında İzmir Kasaba Demiryolu Şirketi tarafından Manisa'ya, daha sonra Soma'ya kadar uzatıldı<sup>59</sup>. Uşakkizade ailesi, demiryolu yapımını protesto etmek için neredeyse İzmir'den Aydın'a kadar develeri dizdi. İzmir'de araba ile taşımacılıkta tekel haline gelmiş olan Uşakkizade ailesinin bu grevi taşımacıların demiryolu yapımına muhalif olmaları açısından dikkate değer bir hadisedir<sup>60</sup>. Bu direnişe rağmen demiryolu yapım çalışmaları, Uşak'ta da umut doğurmuştur. Anadolu'da Müslümanlık hakkında araştırma yapmak üzere görevlendirilmiş olan R.H. Weakley ve T.F. Wolters, Uşak'a gelerek Yunan

---

<sup>55</sup> Quataert 1977, s.141-142; Quataert 1985, s.1630.

<sup>56</sup> Tutsak 2001, s.179.

<sup>57</sup> Beşirli 2004, s.216.

<sup>58</sup> Tutsak 2001, s.179; BOA, Ayniyat Defteri/Ticaret Nafia 994, s.81 ve 86.

<sup>59</sup> Beşirli 2004, s.216.

<sup>60</sup> Atilla 2002, s.54.

tüccarının evine konuk oldular. Kaldıkları sürede Uşak'ta halı üretiminde nam saldığını, fakat halı dokuyan kadınların çok düşük ücretle çalıştıklarını öğrendiklerini ifade eden seyyahlar, “İzmir ile bir demiryolu bağlantısının kurulacağı düşüncesi, onlara bir umut kaynağı olmaktadır” şeklinde uşaklı kadınların bu konuda beklentisine tercüman oldular. Ayrıca, seyyahların kitap dolu bavullarının içinde para olduğunu düşünen kalabalık bir topluluk, onları demiryolu hattının inşaatı için geldiklerini zannetmişlerdi<sup>61</sup>.

Bu demiryolu hattının uzantısı, İzmir'den Gediz ovasını takip ederek Menemen, Manisa, Kasaba Salihli ve Alaşehir kazalarından geçmektedir<sup>62</sup>. Batı Anadolu'daki İngiliz-Fransız rekabeti neticesinde Fransa 1893 yılında İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşaatı hakkını satın aldı. Kasaba-Afyonkarahisar demiryolu hattının yapımı için düzenlenen planlar, 1895 yılında kabul hükümet tarafından tasdik edildi. Bu çerçevede Alaşehir-Uşak arası demiryolu hattını Fransızlar döşedi<sup>63</sup>. Hattın İnşaat Müdürü Mösyö Limoj, İzmir-Kasaba demiryolu hattının inşası için çalışmaları başlatmakla görevlendirildi<sup>64</sup>. Bu hattın tamamlanmasına kadar Uşak-Alaşehir arasında ulaşım, develer ve katırlarla sağlandı<sup>65</sup>. Alaşehir-Afyon hattının inşaatına 19 Ekim 1895 tarihinde başlanarak 16 Aralık 1897 tarihinde tamamlandı.

İzmir'den Afyonkarahisar'a uzanan demiryolu hattının uzunluğu 420 kilometreyi buluyordu. Alaşehir'den Eşme ve İnay istasyonuna gelen tren yolu hattı, Karakuyu, Uşak, Kalpaklar, Banaz, Oturak ve Dumlupınar'dan geçerek, Küçükköy (Yıldırımkemal), Balmahmut ve Gecek Hamamı güzergâhı ile Afyon'a ulaşmakta idi<sup>66</sup>. Böylece Batı Anadolu'yu iç Anadolu'ya bağlayan demiryolu hattı tamamlandı. Alaşehir ve Eşme arasında arazinin engebeli bir özelliğe sahip olması, demiryolu hattının inşaat süresini uzattığı gibi maliyeti de arttırdı. Zira engebeli arazide hattın geçişi için dört büyük köprü ve yirmi bir tünel inşa edilmek zorunda kalınmıştı<sup>67</sup>.

XIX. yüzyılda başlayan Rumeli, Anadolu ve Yakındoğu demiryolu inşası projeleri üzerinde çalışmalar, daha ziyade İstanbul- Basra arasında uzanan hatta yoğunlaşmıştır. Anadolu'nun üzerindeki bu projeler arasında uygun olanlar, ilerleyen süreçte Almanlar tarafından inşa edilmeye çalışıldı. Bu hatta dair ilk

---

<sup>61</sup> İnal 2001, s.715-717.

<sup>62</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325*, s.281.

<sup>63</sup> *Hüdavendigâr*, Sayı 1652, 22 Seferülahir 1313/14 Ağustos 1894; Çakmak 2008, s.22-23.

<sup>64</sup> *Hüdavendigâr*, Sayı. 1652, 22 Seferülahir 1313/14 Ağustos 1894.

<sup>65</sup> İnal, Buğra, 2011, s.717; Alaşehir tarafından Uşak'a gelen seyyahlar Uşak-Alaşehir arası yol mesafesi 80 mil, yani 130 km. civarında olduğunu ifade etmektedirler.

<sup>66</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325*, s.281-282.

<sup>67</sup> Ceylan 2010, s.3.

inşa çalışması, Haydarpaşa ile İzmit arasında yapıldı. Osmanlı Devleti, 1871 ila 1873 yılları arasında tamamlanan bu demiryolu hattını, ilk önce kendisi işletmiş, fakat kazanç sağlayamadığı gerekçesiyle Almanlara kiraya verdi. Anadolu demiryolu hattının İzmit'ten sonra inşana devam edilmesi için 1889 yılında karar alındı<sup>68</sup>. Hemen ardından 1890 yılında<sup>69</sup> İzmit-Adapazarı, 1891'de ise Bilecik-Ankara'ya kadar 485 km. demiryolu hattı döşendi ve 1893 yılı Ocak ayında Ankara'ya kadar bu hat inşasının geriye kalan kısmı tamamlandı<sup>70</sup>.

Osmanlı ülkesinde başlatılan demiryolu yapım çalışmaları, 1894 yılı sonlarında on yerde devam ediyordu<sup>71</sup>. Anadolu demiryolu hattının inşasını yürüten şirket, Ankara'dan Kayseriye, Eskişehir, Kütahya'ya ve Afyonkarahisar'dan Konya'ya kadar hattın inşasını 16 Şubat 1892 tarihinde yapılan mukavele ile üstlendi<sup>72</sup>. Bu konuda imtiyazlı olan şirket, Konya demiryolu hattının Eskişehir-Kütahya arasındaki 76 kilometre uzunluğundaki kısmını tamamlanarak 1894 yılı Aralık ayında faaliyete geçirdi<sup>73</sup>. Demiryolu hattı ertesi yıl 1895 yılında Afyonkarahisar'a bağlandı<sup>74</sup>. Eskişehir-Konya hattının imtiyazı 1883 yılında verilmesine rağmen ancak 1896 yılında bitirildi. Anadolu Osmanlı Demiryolu Şirketi, 25 Şubat 1895 tarihinden itibaren Haydarpaşa-Eskişehir, Eskişehir-Ankara, Eskişehir-Kütahya arasındaki demiryolu hatlarının çalışması ile ilgili ayrıntılı bir beyanatta bulundu<sup>75</sup>.

İzmir'in doğu istikametinde uzanan İzmir-Kasaba Demiryolunun devamı mahiyetinde olan Alaşehir-Uşak arası hattının resmi açılışı 5 Eylül 1897, Uşak-Dumlupınar hattının ise 3 Kasım 1897 tarihlerinde resmi açılışı yapıldı<sup>76</sup>. Uşak'tan Afyon'a kadar demiryolu hattı inşası, 15 Aralık 1897 tarihinde tamamlanarak faaliyete geçirildi. Anadolu Demiryolu Hattı ile İzmir-Kasaba Demiryolu Hattı 1899 yılında Afyon'da birleştirildi<sup>77</sup>. Böylece Anadolu'nun batı kısmında demiryolları birbirine rapt edilmesiyle yolcu ve malların taşınması daha kolay hale geldi.

Bu yol bağlantısı sağlanmadan önce 1890'lara kadar İzmir, Konya ve hatta Ankara'ya kadar yer alan doğudaki yerleşim yerlerinin elde ettiği mahsulün sevk edildiği bir çekim merkezi konumunda idi. Anadolu Demiryolu

---

<sup>68</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325, s.279, 458.*

<sup>69</sup> Beşirli 2004, s.216.

<sup>70</sup> Albayrak 1995, s.15-16.

<sup>71</sup> *Hüdavendigâr, Sayı 1620, 21 Cemaziyelahir 1312/20 Aralık 1894.*

<sup>72</sup> Albayrak 1995, s.16.

<sup>73</sup> *Hüdavendigâr, 6 Sayı 1622, Recep 1312/3 Ocak 1895.*

<sup>74</sup> *Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325, s.279, 458; Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1324, s.426.*

<sup>75</sup> *Hüdavendigâr, Sayı. 1615, 15 Şevval 1312/11 Nisan 1895.*

<sup>76</sup> Karayaman 2011, s.776-777.

<sup>77</sup> Çakmak 2007, 24; Karayaman 2011, s.778.



hattının İzmit'ten Ankara, Eskişehir ve oradan bir kol ile Konya'ya bağlanıncaya kadar sevkiyat önemli ölçüde İzmir'e yapılmıştı<sup>78</sup>. Fakat Konya tarafından Afyonkarahisar'a demiryolu ile sevk edilen bazı malların yine İzmir'e akışının gerçekleştiği bilinmektedir. Mesela, İzmir-Kasaba Demiryolu Temdidi Osmanlı Şirketi İdaresinin, *İzmir* gazetesine 7 Ocak 1899 tarihli vermiş olduğu ilanda “*Konya malı olarak İzmir'e irsâl olunmak üzere Karahisar muvakkatına teslim olunacak palamuttan*” alınacak ücret tarifelerini beyan etmesi, Konya'dan bu hatta talebin olduğunu açıkça göstermektedir<sup>79</sup>. Pek çok Anadolu kasabasının bu demiryolu hattı vasıtası ile İzmir'le bağlantısını sağlamış, bölgenin ticari potansiyeli arttı<sup>80</sup>.

İzmir Temdidi Demiryoluyla Temdidi Osmanlı Şirketi 402 Numaralı Tarife-i Mahsusaya İlave Cetveline göre Afyon'dan trenle gönderilen malların sadece İzmir'de değil, Soma şube hattı vasıtasıyla Manisa'dan itibaren Afyon'a Afyon'dan Soma hattına götürülecek malların (hububat, kuru üzüm, kepek ve un) taşıma ücretleri de belirlendi<sup>81</sup>. Demiryolları arası aktarmalı mal akışı da Batı Anadolu'nun kendi içindeki ticari canlılığını arttıracaktır.

Orta Anadolu'nun Batı Anadolu ile irtibatını sağlayacak olan bu demiryolu hattında Uşak, İzmir'den sonra ikinci büyük istasyona sahiptir<sup>82</sup>. 28 Haziran 1314 tarihinde şirket tarafından verilen bir ilanda “*efrenci*” takvime göre Temmuz'un üçüncü Pazar gününden itibaren haftada bir defa olmak üzere İzmir'den Afyonkarahisar'a kadar bir günde gitmek üzere hızlı katar tertip edildi. Bu katar, ertesi gün (Pazartesi günü) İzmir yönüne hareket edecekti. Bu nedenle İzmir'den Uşak'a gelen bir kişi, ancak ertesi günü İzmir'e dönebilecekti<sup>83</sup>. Tablo 2'de verilen navlun ücretinin Uşak için ayrıca verilmesi ve gidiş dönüş için ayrı bir tarifenin uygulanması bunu göstermektedir. Bu açıdan, Afyon veya İzmir'e gidecek olan yolcu ve eşyalar bir gece beklemek mecburiyetinde idi. Çünkü, günlük birer muhtelit katarlar gelir ve giderlerdi. İzmir-Afyon hattı arasında 30 adet lokomotif, 150 adet yolcu vagonu ve 865 adet muhtelif cinsten eşya vagonu bulunmaktadır<sup>84</sup>. Bu durum, Uşak'ın iktisadi açıdan İzmir'in önemli bir art bölgesi olduğunu ortaya koymaktadır.

---

<sup>78</sup> Quataert 2008, s.160,162, 175.

<sup>79</sup> *İzmir*, Sayı 23-135, 4 Kanun-Sani 1314/16 Ocak 1899.

<sup>80</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi*, 1325, 279, 458 *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi*, 1324, s.426.

<sup>81</sup> *İzmir*, Sayı 44-45, 23 Mart 1314/4 Nisan 1898.

<sup>82</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi*, 1325, s.281.

<sup>83</sup> *İzmir*, Sayı 6-108, 29 Haziran 1314/11 Temmuz 1898.

<sup>84</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi*, 1325, s.281; Tutsak 2001, s.179.

Tablo 2: 1899 yılı İzmir-Uşak-Afyonkarahisar Navlun Ücretleri:

| İzmir-Afyonkarahisar Hattında Yalnız Gitme Ücreti |       |       |
|---|-------|-------|
| Mevkiîsi  | Altın | Guruş |
| Üçüncü  | —     | 100   |
| İkinci  | 75    | 134   |
| Birinci   | 75    | 169   |
| İzmir-Uşak Hattında Yalnız Gitme Ücreti           |       |       |
| Üçüncü  | 50    | 71    |
| İkinci  | 50    | 96    |
| Birinci   | 75    | 121   |
| İzmir-Uşak Hattında Yalnız Gidiş-Dönüş Ücreti     |       |       |
| Üçüncü  | —     | 120   |
| İkinci  | —     | 162   |
| Birinci   | 35    | 204   |

(Kaynak: *İzmir*, Sayı. 6-108, 29 Haziran 1314/11 Temmuz 1898)

İzmir-Uşak arasında inşası tamamlanmış olan tren yolunun ticari malların taşınmasında büyük ölçüde ihtiyacı karşılamasından<sup>85</sup> dolayı olsa gerek, şose yol yapımına lüzum görülmemiştir. Kütahya sancağına bağlı olan Uşak'ın resmi işler dışında pek bağlantısının bulunmaması, evvelden beri kullanılan eski şose yolları sıkıntılı da olsa yenisini inşa etme ihtiyacını doğurmamıştır. XX. yüzyılın başlarında da Uşak'ta inşa edilmiş şose yol bulunmamaktadır<sup>86</sup>. Fakat şehir merkezlerine ulaşmak için elzem olan şose yol yapım çalışmaları diğer küçük yerleşim yerlerinde sürdürülmüştür. Mesela, 1899 yılı Ocak ayında Elvanlar'dan Eşme kaza merkezine şose yol yapım çalışması gayretle sürdürülüyordu<sup>87</sup>.

Demiryolları yapımının hızla ilerlemesi ve işletilmesi, şose yol yapım çalışmasını sekteye uğrattığı gibi, devecileri de olumsuz yönde etkiledi. Demiryolu taşımacılığı karşında duramayacaklarını anlayan bazı deveciler bu mesleği bırakmalarına rağmen bazıları ise rekabet etmeye çalıştılar. Deveciler 1888 yılında hükümete başvurarak gelirlerinin fevkalade düştüğünü, deve taşımacılığının sadece iç bölgelerde yapılır hale geldiğini beyan ederek kendilerinden alınan deve vergisinden muaf tutulmalarını talep ettiler. Demiryolu şirketi, devecilere karşı mücadeleyi sürdürerek, iç bölgelerde acenteler açtı. Demiryolunun ulaşmadığı yerlerde bu acenteler, Uşak'ta olduğu

<sup>85</sup> *Ahenk*, Sayı 1446, 22 Mayıs 1901.

<sup>86</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi*, 1323, s.346-349.

<sup>87</sup> *İzmir*, Sayı. 25-127, 9 Teşrin-i Sani 1314/21 Kasım 1898.

gibi toplanan malları demiryolu hattına kadar nakliyatını kiraladıkları develerle gerçekleştirdiler. Demiryolu karşısında mücadeleyi kaybeden deveçiler iç kesimlerde, tali yollarda taşımacılığı sürdürmeye çalıştılar. Böylece deve kervanlarıyla yapılan geleneksel taşımacılık anlayışı büyük darbe yedi. Eskisine göre kısa sürede Avrupa'dan Anadolu'ya getirilen ucuz mallar karşısında direnemeyen Osmanlı esnaf ve sanatkârları da deveçiler gibi rekabet edemeyerek yavaş yavaş ortadan kalmaya başlayacaklardır<sup>88</sup>.

### **Sonuç**

Yabancı sermayenin Batı Anadolu'ya yerleşme başladığı XIX. yüzyılda İzmir limanı, bir ticaret merkezi olarak yükselmiştir. 1838 yılında imzalanan Ticaret Antlaşması ile Osmanlı Devleti'nden ticari imtiyazlar elde eden İngiltere, karayolu ulaşımının yetersizliğinden dolayı Batı Anadolu'da istediği ticari potansiyeli yakalayamadı. Nehirler üzerinde yeterli köprülerin olmaması, mevcut köprülerin de sel baskınlarında yıkılması gibi sebeplerden dolayı tekerlekli arabalarla ticari mal taşımacılığı olanaksız hale geldi. Deve kervanları ile yapılan taşımacılıkta ise; mallar yerine ulaşınca kadar değer kaybetmesi, ulaşım maliyetlerinin buna paralel artması gibi sebeplerden dolayı sıkıntılar yaşandı. İzmir limanına malını ulaştırmak isteyen halk da yaşadığı zorluklar konusunda şikâyetlerde bulundu. Yabancı tüccarların Batı Anadolu'da ticari ağını kurabilmesi, halkın ürettiği malı limanlara ulaştırabilmesi ve devletin ülkede merkezi anlayışını yerleşebilmesi gibi güçlüklerin aşılabilmesi için kısa zamanda, bu bölgede şose yol yapım çalışmalarının hızlanmasını elzem kıldı. XIX. yüzyılın ortalarında başlatılan şose yol yapım çalışmaları, hükümetin büyük gayret sarfetmesine rağmen, maddi güçlükler ve görevlilerin işlerini aksatmaları gibi sebeplerden şose yol inşaatı zaman zaman sekteye uğramış ve işler çok yavaş ilerlemiştir.

Anadolu'nun Avrupa'ya açılan bir kapısı konumunda olan İzmir limanının arka bölgesinde yer alan Uşak, Osmanlı Devleti'nin son döneminde ticari faaliyetleri ile göze çarpan bir yerleşim yerimizdi. İç Anadolu'yu İzmir'e bağlayan bu güzergâhtaki Afyon-İzmir yol yapım çalışması için gösterilen çaba, İzmir'in arka sahasındaki ticari faaliyetlerin gelişmesi açısından son derece kıymetlidir. Uşak, bu güzergâh üzerinde ticari ve zirai mahsulleri ile İzmir limanını besleyen önemli bir konuma haizdi. Bu açıdan Afyon'a kadar uzanacak olan hem şose yol hem de demiryolu hattının yapım çalışmalarında önemli bir merkezdi. XIX. yüzyılda Kütahya sancağının bir kazası olan Uşak, ulaşım güçlüğünden dolayı merkezle resmi yazışmalardan başka neredeyse bağlantısı

---

<sup>88</sup> Akıldız 1992, s.119.

yok denecek kadar azdır. Bu açıdan ticari potansiyeli olan Uşak için İzmir dışarıya, yani Avrupa'ya açılan kapı konumunda idi. Şose yol yapım çalışmaları ile Uşak'tan İzmir'e malların taşınması bu açıdan çok ehemmiyetli idi.

Şose yol yapım çalışmaları diğer yerlerde olduğu gibi çeşitli engellerden dolayı çok verimli olamadı. Bu nedenle, Uşak'a üretilen mamul malların İzmir limanına ulaşıncaya kadar tüccarların karşılaştıkları taşıma güçlükleri çok fazla olmuştur. İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'den Uşak'a sonra Afyon'a kadar uzatılması, Uşak'tan İzmir'e taşınan ticari malların sevkiyatını kolaylaştırdığı için İzmir-Uşak arası ticari bağların daha da kuvvetlenmesini sağladı.

Günümüzde kullanılan E-5 Ankara-İzmir karayolu 1970li yıllarda kullanıma açıldı. Afyon'dan Banaz'a ulaşan bu karayolu Uşak istikametine doğru ilerlemektedir. Fakat 1870'lerdeki haritaya bakıldığında, Afyonkarahisar'dan İzmir'e uzanan eski şose yol, Banaz'ın güneyinden geçmektedir. Afyonkarahisar'dan hareket eden yolcu ya da kervanlar, bu haritaya göre Ahatköy, Derbent ve Ortaköy'den geçerek Uşak'a gelirler, buradan da Kürtköy-Yenişehir-Sirge-Davala-Durasallı-Sart Ahmetbeyli-Kasaba-İzmir'e ulaşırlardı. Afyon'dan Uşak'a kadar demiryolu hattı ise Balmahmut-Küçükköy-Dumlupınar-Oturak-Banaz-Kabaklar'dan geçmekte idi. Bu demiryolu hattı, günümüzde kullanılmakta olan karayoluna paralel istikamette bulunmaktadır. Fakat Uşak'tan sonra demiryolu hattı, 1870'lerdeki karayolunun da güneyine inerek Ulubey-İnay-Ahmetler-Eşme-Alaşehir yönünde ilerleyerek buradan kuzeye yönelmiştir. Kuzeyde Salihli'ye ulaşan demiryolu hattı buradan eski karayolu paralelinde Sart-Ahmetli-Urganlı-Kasaba-Manisa'dan İzmir'e gitmektedir. İzmir-Kasaba demiryolu hattının Alaşehir'e kadar uzatılmasından sonra Uşak'tan mallar karayolu ile buraya kadar taşınarak, buradan İzmir'e sevk edilmiştir. Diğer bir yol güzergâhı Çivril yönünden olmuştur. Gediz yolu ise Kütahya vilayeti ile resmi haberleşmeyi sağlayan güzergâh idi.

## **KAYNAKLAR**

### **A. Başbakanlık Osmanlı Arşivi (BOA)**

#### **1. Defterler**

ŞD, 1551/7, Hüdavendigâr 2/707.

Ayniyat Defteri/Ticaret Nafia 994, s.81, 86.

#### **2. Belgeler**

A.MKT.MHM 46/71, 1267.07.22/23 Mayıs 1851.

A.MKT.NZD. 54/25, 1268.08.21/10 Haziran 1852.

A.MKT.NZD. 55/74, 1268.08.24/13 Haziran 1852.

A.MKT.NZD. 55/44, 1268.08.12/01 Haziran 1852.

A.MKT.MHM 47/55, 1268.09.19/7 Temmuz 1852.

A.MKT.MHM 54/49, 1268.07.20/10 Mayıs 1852.

A.MKT.MVL 51/74 1268.6.6/28 Mart 1852.

İ.DH.00261.0161.110.001.

HRT-h-00387-00002.

### **B. ATASE Arşivi**

558-6A

### **C. Karayolları Genel Müdürlüğü Arşivi**

Cumhuriyet Devri Yollarını Gösterir 1950 Yılı Türkiye Haritası.

### **D. Salnameler**

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1302.*

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1304.*

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1323.*

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1324.*

*Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1325.*

### **E. Gazeteler**

*Ahenk*

*Anadolu*

*Hüdavendigâr*

*İzmir*

*Takvim-i Vekayi*

### **F. Kitap ve Makaleler**

- Akyıldız 1992 Ali Akyıldız “Demiryolları ve Değişme (Batı Anadolu Örneği)”, *Yeni Toplum*, 1: s.114-121.
- Albayrak 1995 Mustafa Albayrak, “Osmanlı-Alman İlişkilerinin Gelişimi ve Bağdat Demiryolu'nun Yapımı”, *OTAM*, 6: s.1-36.

## Sadiye Tutsak

- Anbar 2009 Adem Anbar, “Osmanlı İmparatorluğu’nun Avrupa’yla Finansal Entegrasyonu: 1800-1914”, *Maliye Finas Yazıları*, 84: s.17-37.
- Atilla 2002 A. Nedim Atilla, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir Belediyesi Yayınları, İzmir.
- Baykara 1992 Tuncer Baykara, *Osmanlılarda Medeniyet Kavramı ve Ondokuzuncu Yüzyıla Dair Araştırmalar*, Akademi Kitabevi, İzmir.
- Baykara 2011 Tuncer Baykara, “Uşak Çevresinin XIX. Yüzyıl Ortalarındaki Yol Düzeni”, *CİEPO 6. Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak*, Uşak Valiliği yayını, Uşak 2011, s.229-233.
- Baykara 1965-66 Tuncer Baykara, *XIX. Yüzyılda Aydın Eyaleti*, İstanbul Üniversitesi Edebiyat Fakültesi Tarih Bölümü Mezuniyet Tezi, İstanbul.
- Beşirli 2004 Mehmet Beşirli, “Bağdat Demiryolu’nun Akdeniz Uzantısı: Toprakkale-İskenderun Demiryolu”, *A. Ü. Türkiyat Araştırmaları Enstitüsü Dergisi*, 23: s.215-236.
- Ceylan 2010 Mehmet Akif Ceylan, “Manisa-Uşak Demiryolu Ulaşımının Yerleşme Üzerine Etkileri (II)”, *Marmara Coğrafya Dergisi*, 21: s.1-26.
- Coşar ve Demirci 2009 Nevin Coşar - Sevtap Demirci, “Incorporation into the World Economy: From Railways to Highways (1850–1950)”, *Middle Eastern Studies*, XXXV/ 1, s.19-31
- Çadırcı 1991 Musa Çadırcı, *Tanzimat Döneminde Anadolu Kentleri’nin Sosyal ve Ekonomik Yapıları*, Türk Tarih Kurumu, Ankara.
- Çakmak 2008 Biray Çakmak, *Osmanlı Modernleşmesi Bağlamında Bir Batı Anadolu Kazasında Sosyo-Ekonomik Yapı: Uşak (1876-1908)*, Hacettepe Üniv. Sosyal Bilimler Enstitüsü, Tarih Anabilim Dalı, Yayınlanmamış Doktora Tezi, Ankara.
- Faroqhi 1982 Suraiya Faroqhi, “Camels, Wagons, And The Ottoman State in The Sixteenth And Seventeenth Centuries”, *International Journal of Middle East Studies*, XIV/4: s.523-539.
- Gürsoy 1993 Melih Gürsoy, *Bizim İzmirimiz*, İzmir.
- Hawley 1918 Walter A. Gürsoy, *Asia Minor*, John Lane Company, Newyork.
- İnal 2011 Buğra İnal, “19. Yüzyılda ve 20. Yüzyıl Başlarında Yabancı Seyyahlara Göre Uşak”, *CİEPO 6. Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak*, Uşak: Uşak Valiliği yayını, s.709-730.
- İpek 2002 Nedim İpek, *İzmir Demiryolları*, İzmir Büyükşehir yayını, İzmir.
- Kurmuş 1982 Orhan Kurmuş, *Emperyalizmin Türkiye’ye Girişi*, Ankara.

*Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları*

- Karayaman 2011 Mehmet Karayaman, “Uşak’a Demiryolunun Gelişi ve Sonuçları”, *Ciepo 4.Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak*, Uşak: Uşak Valiliği yayını, s.763-786.
- Quataert 2008 Donald Quataert, *Anadolu’da Osmanlı Reformu ve Tarım 1876-1908*, Çevirenler: Nilay Özok Gündoğan-Azat Zana Gündoğan, Türkiye İş Bankası Kültür Yayınları, İstanbul.
- Quataert 1977 Donald Quataert, “Limited Revolution: The Impact of the Anatolian Railway on Turkish Transportation and the Provisioning of Istanbul, 1890-1908”, *The Business History Review*, LI/2: s.139-160.
- Quataert 1985 Donald Quataert, “19. yy’da Osmanlı İmparatorluğu’nda Demiryolları”, *Tanzimat’tan Cumhuriyet’e Türkiye Ansiklopedisi*, 6: s.1630-1635.
- Öntuğ 2009 M. Murat Öntuğ, *Ahmed Vefik Paşa’nın Anadolu Sağ Kol Müfettişliği*, Palet Yayınları, Konya.
- Öztürk 2011 Fatma Öztürk, “1830’lu Yıllarda Uşak ve Yöresi”, *Ciepo 6. Ara Dönem Sempozyumu 14-17 Nisan 2011 Uşak*, Uşak, Uşak Valiliği Yayını, s.1027-1037.
- Özyüksel 2009 Murat Özyüksel, *Hicaz Demiryolu*, Tarih Vakfı Yayınları, İstanbul.
- Ürer 2007 Harun Ürer, *Haneden Ticarethaneye Batı Anadolu Halıcılığı 1836-1935*, Ege Üniversitesi Yayınları, İzmir.
- Şamseddin Sami 1996 *Kâmûs’l-Alâm*, IV, Ankara: Kaşgar Neşriyatı.
- Tutsak 2001 Sadiye Tutsak, “Osmanlı Devletinin Son Devirlerinde Uşak Kazası”, *Tarih İncelemeleri Dergisi*, XVI: s.175-191.
- Tutsak 2007 Sadiye Tutsak, “Osmanlı Devleti’nin Son Döneminde Uşak’ta Halıcılığın Makineleşme Süreci”, *Bellekten*, LXXI/260: s.65-97.
- Uşaklıgil 1969 Halit Ziya Uşaklıgil, *Kırk Yıl*, İnkılap ve Aka Kitabevleri, İstanbul.

Sadiye Tutsak

**EKLER:**

**EK I: H.1304/1886-87 Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi'ne Göre Vilayetin  
Tarik Komisyonunu Gösterir Tablo<sup>89</sup>**

|  |                                |                                |                          |
|--|--------------------------------|--------------------------------|--------------------------|
| Reis Hacı Latif Beyefendi                        |                                |                                |                          |
| Fahri Azalar                                     |                                |                                |                          |
| Edhem Efendi                                     | Arif Efendi                    | Hacı Salih Efendi              | Mustafa Efendi           |
| Tarik Katibi Canib Efendi                        |                                |                                |                          |
| Tarik Memurları                                  |                                |                                |                          |
| Baş Mühendis Abdurrahman Efendi                  |                                | Sancak Mühendisi Mahmud Efendi |                          |
| Merkez Anbar Memuru Rıza Efendi                  |                                |                                |                          |
| Kondoktörler                                     |                                |                                |                          |
| Osman Efendi                                     | Hüseyin Efendi                 | Raşid Efendi                   | Kamil Efendi             |
| Salih Efendi                                     | Paskal Efendi                  | Mehmed Efendi                  | Corci Efendi             |
| <b>Gemlik Kazası Tarik Komisyonu</b>             |                                |                                |                          |
| Reis Bedreddin Efendi                            |                                |                                |                          |
| Azalar   |                                |                                |                          |
| Mehmed Bey                                       | Hacı Mehmed Efendi             | Salih çavuş                    |                          |
| İsmail Efendi                                    | Aleko Zafiri Ağa               | Laskeridi                      |                          |
| <b>Ertuğrul Sancağı Tarik Komisyonu</b>          |                                |                                |                          |
| Reis Mustafa Bey                                 |                                |                                |                          |
| Azalar   |                                |                                |                          |
| Muhiddin Efendi                                  | Mustafa Bey                    | Hacı Halil Efendi              | Agob Ağa                 |
| Tabib<br>Onik Efendi                             | Katip<br>Mustafa Efendi        | Anbar Memuru<br>Mustafa Efendi |                          |
| <b>Kütahya Sancağı Tarik ve Muabir Komisyonu</b> |                                |                                |                          |
| Reis Hacı Yusuf Efendi                           |                                |                                |                          |
| Azalar   |                                |                                |                          |
| Sadık Efendi                                     | Tevfik Efendi                  | Ahmed Efendi                   | Süleyman Bey             |
| Ömer Talip Efendi                                |                                |                                |                          |
| Tarik Mühendis<br>Hüsnu Efendi                   | Ser-kondöktör<br>Mehmed Efendi | Kondoktör Paskal<br>Efendi     | Diğeri Mustafa<br>Efendi |
|  | Diğeri Anastas<br>Efendi       | Diğeri Mukurdiç<br>Efendi      |                          |

<sup>89</sup> Hüdavendigâr Vilayeti Salnamesi, 1304, s.125, 141, 150, 184-185.



*Batı Anadolu'nun Ulaşım Meselesinde Uşak-İzmir Yolu Yapım Çalışmaları*

**EK II:** Uşak Kazasının Karayollarının Durumunu Gösterir Tablo<sup>90</sup>:

| Yolun İsmi                        | Yolun Uzunluğu | Yapılan Yollar |
|-----------------------------------|----------------|----------------|
|                                   | Kilometre      |                |
| Altıntaş-Dumlupınar istasyonu     | 37,870         | –              |
| Kütahya-Gediz-Uşak vilayet Dahili | 143,500        | –              |
| Uşak-Banaz İstasyonu              | 1,900          | –              |
| İnay, Göbek İstasyonu             | 5,850          | –              |

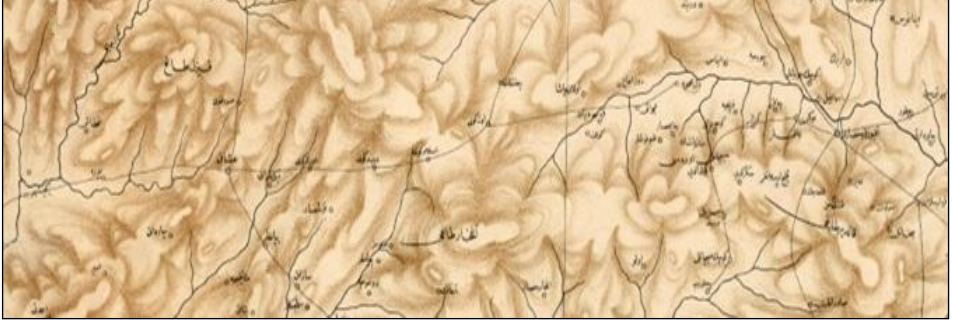
**EK III:** İzmir Kasaba Demiryolu ve Temdidi Osmanlı Şirketi'nin Ayonkarahisar-Soma Arası Taşıma Ücretini Gösterir Tablo<sup>91</sup>:

| Muvakkıflardan<br>.....<br>Muvakkıflara | Karaağaçlı | Sarıhanlı | Mihalili | Kayışlar | Kapaklı | Akhisar | Süleymanlı | Hama | Kırağaç | Horozköy | Soma |
|---|------------|-----------|----------|----------|---------|---------|------------|------|---------|----------|------|
| Karahisar                               | 137        | 137       | 141      | 141      | 141     | 150     | 154        | 162  | 162     | 166      | 170  |
| Balmahmud                               | 137        | 137       | 141      | 141      | 147     | 150     | 154        | 162  | 162     | 166      | 170  |
| Küçükköy                                | 137        | 137       | 141      | 141      | 146     | 150     | 154        | 162  | 162     | 166      | 170  |
| Dumlupınar                              | 127        | 127       | 131      | 131      | 136     | 140     | 144        | 152  | 152     | 152      | 160  |
| Oturak                                  | 127        | 127       | 131      | 131      | 136     | 140     | 144        | 152  | 152     | 152      | 160  |
| Banaz                                   | 117        | 117       | 121      | 121      | 126     | 130     | 134        | 142  | 142     | 142      | 150  |
| Kabaklar                                | 116        | 116       | 116      | 116      | 121     | 125     | 129        | 137  | 137     | 141      | 145  |
| Uşak                                    | 112        | 112       | 116      | 116      | 121     | 125     | 129        | 137  | 137     | 141      | 145  |
| Karakuyu                                | 112        | 112       | 116      | 116      | 121     | 125     | 129        | 137  | 137     | 141      | 145  |
| İnay                                    | 107        | 107       | 111      | 111      | 116     | 120     | 124        | 132  | 132     | 136      | 140  |
| Elvanlar                                | 97         | 97        | 101      | 101      | 106     | 110     | 114        | 122  | 122     | 126      | 130  |
| Güneyköy                                | 92         | 92        | 96       | 96       | 101     | 105     | 109        | 117  | 117     | 121      | 125  |
| Gemlik                                  | 77         | 77        | 81       | 80       | 86      | 90      | 94         | 102  | 102     | 106      | 110  |
| Alaşehir                                | 65         | 65        | 69       | 69       | 74      | 78      | 82         | 90   | 90      | 94       | 98   |
| Alkan                                   | 61         | 61        | 65       | 65       | 70      | 74      | 78         | 86   | 86      | 90       | 94   |
| Dereköy                                 | 57         | 57        | 61       | 61       | 66      | 70      | 74         | 82   | 82      | 86       | 90   |
| Monarak                                 | 53         | 53        | 57       | 57       | 62      | 66      | 70         | 78   | 78      | 82       | 86   |
| Salihli                                 | 53         | 53        | 57       | 57       | 62      | 66      | 70         | 78   | 78      | 82       | 86   |
| Sart                                    | 49         | 49        | 53       | 53       | 58      | 62      | 66         | 74   | 74      | 78       | 82   |
| Ahmetli                                 | 45         | 45        | 49       | 49       | 54      | 58      | 62         | 70   | 70      | 74       | 78   |
| Urganlı                                 | 41         | 41        | 45       | 45       | 50      | 54      | 58         | 66   | 66      | 70       | 74   |
| Kasaba                                  | 37         | 37        | 41       | 41       | 46      | 50      | 54         | 62   | 62      | 66       | 70   |
| Çobanisa                                | 28         | 28        | 32       | 32       | 37      | 41      | 45         | 53   | 53      | 57       | 61   |

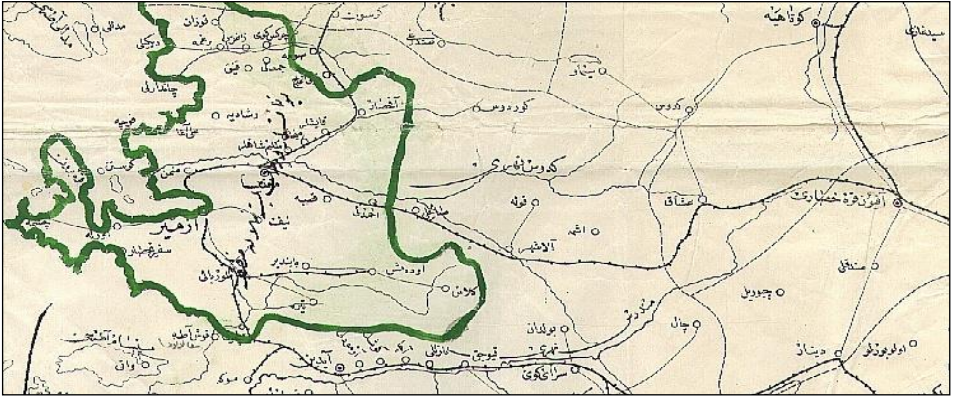
<sup>90</sup> *Hüdavendigar Vilayeti Salnamesi, 1323, s.346-349.* Bu salnamede belirtilen bu yol güzergâhlarının Cumhuriyet Türkiye'sinde 1950 yılına kadar değişmediğini görmek için bkz. Harita 3.

<sup>91</sup> *İzmir, Sayı 44-45, 23 Mart 1314/4 Nisan 1898.*

Harita 1: Osmanlı'nın Son Döneminde Afyonkarahisar-Uşak Arası Karayolu:  
(Kaynak: BOA, HRT-h-00387-00002)



Harita 2: İzmir-Uşak-Afyonkarahisar Demiryolu Hattını Gösterir Harita:  
(Kaynak: ATASE Arşivi, 558-6A)



Harita 3: 1961 yılında hala yapım halindeki karayollarını gösterir harita.

